ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Redakcja i administracja: TCZEW ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 13,50 zł rocz., 7 zł półrocznie, 3,50 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 8 zł, zagranicą 14 zł; Półrocznie w kraju 4 zł zagranicą 7 zł, Kwartalnie w kraju 2,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier na obszar W. M. Gdańska: rocznie 12 zł, półrocznie 6 zł, kwartalnie 3 zł 50 gr. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 17004,4 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 3 kwartał 1927 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, *.** **Cena 30 gr.**

Nr. 26. **Rok wydania szósty.** | **TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 15 lipca 1927 r.** | **Ogólnego zbioru Nr. 180**



Gdańsk przepełniony statkami.
Wąski kanał portowy Nowegoportu zajęty trzema rzędami statków. Duński parowiec Svanholm przed spichlerzem firmy Anker oczekuje próżny możności ładowania drzewa.

O rozwój własnych przewozów morskich.

O ile zagadnienie marynarki wojennej sprowadza się faktycznie do zadania jaknajwiększej siły na morzu, przystosowanej do potrzeb danego kraju, o tyle rozwój marynarki handlowej nie polega na liczebności lub okazałości statków, lecz na ich sprawności przewozowej i na faktycznie przewiezionych ładunkach, gdyż sprawa marynarki handlowej, to sprawa przewozów pod własną banderą.

Pod względem przewozów morskich uczyniliśmy jednak już bardzo widoczny krok naprzód, co wykazują sprawozdania obu naszych morskich towarzystw żeglugowych za pierwsze półrocze bieżącego roku.

Według sprawozdania dyrekcji Żeglugi Polskiej przewieziono w pierwszem półroczu 1927 r. ogółem 140.256 t. Ostatni miesiąc — czerwiec, wykazuje liczbę o wiele wyższą niż średnia z sześciu miesięcy, przewieziono bowiem w tym miesiącu 28.301 ton, w tej liczbie 19.938 ton w eksporcie (14.330 ton węgla i 5.608 ton drzewa) a 8.363 tony w imporcie (2.715 ton tomasówki, 3.500 ton fosfatów, 1.885 ton żelastwa, 263 tony tytoniu).

Podróży z ładunkiem odbyto 10, odwiedzono następujące porty: Antwerpię, Bonę, Calais, Dunkerke, Gandawę, Odense Sztokholm, Trelleborg i Vallvik.

Statki Żeglugi Wisła-Bałtyk przewiozły w tymże półroczu 92.027 ton towaru, w tej liczbie 18.765 ton (16.365 ton węgla w wywozie i 2.400 ton rudy w przywozie) w czerwcu.

Odbyto podróży z ładunkiem 22, odwiedzono porty: Dollarö, Göteborg, Hobro, Kopenhagę, Köping, Limnhamn, Malmoe, Odense, Oxelösund, Skillinge, Sztokholm, Trelleborg, Uddevalla.

Z powyższych liczb Żeglugi Wisła-Bałtyk potrącić należy około 5% na przewóz dwiema lichtugami zafrachtowanemi D. W. 701 i Walter, z których druga już nie kursuje.

Łączny wysiłek obu towarzystw jest, jak widać, bardzo pokaźny. Przewieziono razem pod polską banderą około 230.000 ton ładunku w ciągu jednego półrocza. Stosunkowo do skromnego tonażu jestto bardzo wiele, chociaż, oczywiście, wobec właściwych zadań naszego eksportu i importu morskiego pod własną banderą, jeszcze bardzo mało.

Jeśli chcemy ażeby rozwój naszych przewozów morskich odpowiadał chociażby w małym stopniu rozwojowi ruchu portowego Gdańska który się potroił w ciągu lat ostatnich, korzystając z ładunków polskich i dla Polski sprowadzanych musimy przetransportować w drugiem półroczu 500.000 ton pod własną banderą, a w pierwszem półroczu 1928 roku conajmniej 750.000 t.

Istnieją liczne poszlaki, wskazujące, iż zwiększenie przewozów własnych stanie się wkrótce czynem dokonanym.

W najbliższym czasie koncern Robur, wprowadzić ma pod polską banderę 2 parowce, z dniem zaś 1-go stycznia jeszcze dwa, o łącznej nośności 10 tysięcy ton DW przewożąc tymi statkami miesięcznie około 26.000 ton ładunków masowych, w pierwszym rzędzie węgla.

Linja lewantyńska nie dałaby ilościowo wielkich przewozów, znaczenie jednak jej jako linji regularnej, przewożącej ładunki zbiorowo — mieszane, czyli drobnice do- i z portów śródziemnomorskich i lewantyńskich powinno być wielkie.

Żegluga Polska wzmocni narazie swój ruch parowcem „Tczew" 1.000 tonowym towarowcem, obecnie przyjmowanym w Holandji.

Od towarzystwa Wisła-Bałtyk oczekiwaćby należało największego zwiekszenia taboru, do czego zmusza go bliskie uruchomienie bardzo wydajnych urządzeń do przeładunku węgla w Tczewie jednak tu stoimy w obliczu poważnego niebezpieczeństwa niewyzyskania konjunktury. Wobec przewidzianego wysokiego cła na statki towarzystwo to zapewne tylko frachtuje statki obce. Jeśli jednak szkopuł cła wwozowego na statki zostanie ominięty, liczyć można, iż na jesieni flota polskich lichtug się potroi, ruch towarów zaś na statkach Żeglugi Wisła-Bałtyk przewyższy 60.000 ton miesięcznie.

Jak widać z powyższego szybki rozwój morskich przewozów własnych jest zupełnie nawet pewny, przy jedynym warunku — że się nie będzie mu stawiało przeszkód, lecz że odwrotnie, przeszkody niewłaściwe będą w miarę możności usuwane z drogi naszej młodej i słabej jeszcze żeglugi morskiej.

Rząd okazał wyjątkowo silną inicjatywę w sprawach żeglugi; więc liczyć mogą żeglugowcy nasi na daleko idące poparcie rządowe. Bierność i brak kapitału indywidualnego i społecznego dla żeglugi morskiej — oto wróg, który zahamować może tak niezbędny nam szybki rozrost własnych kolei zagranicznych bez szyn, jakiemi są linje żeglugowe.

Szybkość statków handlowych poszczególnych państw.

Szybkość statków handlowych ma znaczenie nietylko na wypadek wojny lecz w czasach pokoju świadczy o rozwoju regularnych linii i ich siły konkurencyjnej.

Za szybkie okręty uważać można statki, szybkość ruchu których przewyższa 12 węzłów.

W kategorji statków o szybkości 12—14 węzłów Anglja ma 1 281 statków, Francja 277, Stany Zjednoczone 233 statków, Japonja 206, Włochy 185, Niemcy 153.

W kategorji statków od 14—16 węzłów Anglja ma 435 statków, Francja 105, Stany Zjednoczone 99, Japonja 56, Włochy 54, Niemcy 29.

W kategorji statków od 16—18 węzłów szybkości mają: Anglja 145 statków, Francja 55, Stany Zjednoczone 35, Włochy 26, Japonja 10, Niemcy 9.

W kategorji statków od 18—20 węzłów mają: Anglja 38 statków, Francja 19, Włochy 9, Stany Zjednoczone 4, Japonja i Niemcy po 2.

Ponad 20 węzłów szybkości mają w Anglji 12 statków, we Francji 11, we Włoszech 9, w Japonji 2, w Stanach Zjednoczonych 1 statek, w Niemczech 1.

Z powyższego zestawienia widać, że stosunkowo do wielkości swej floty w szybkie statki najlepiej jest wyposażona Francja, następnie Włochy, najgorzej zaś Niemcy i Japonja. Stany Zjednoczone mają zaś dość sporo statków o szybkości 12—14 węzłów. Niemcy są również silnie reprezentowane w grupie szybkości od 12—14 węzłów.

Nowiny żeglarskie.

Nowe łodzie ratunkowe w Anglji. Najnowszy parowiec British India Steam Navigation Co. „Rajula" został wyposażony w 22 łodzie stalowe, zbudowane według nowego patentu. Są one spawane z dwu połówek, galwanizowanych na gorąco. Zaletą tego sposobu jest brak wszelkich nitów, które tworzą miejsca najłatwiejszego powstania rdzy. Łodzie mają śrubę poruszaną ręcznie przy pomocy dźwigni umieszczonych przy każdej z ławek. Dźwigniami poruszać mogą osoby zupełnie się nieznające na wiosłowaniu. Przy sterze jest również urządzenie dla zmiany biegu śruby na wstecz bez tego ażeby trzeba było poruszać dźwigniami w przeciwnym kierunku. Dla obsługi takiej łodzi wystarczy, ażeby znalazły się na niej 2 osoby, lub nawet jedna fachowo wyrobiona. Próby poruszania ręcznego śruby dokonane na rzece Clyde dały znakomity wynik. Na łodzi znajdowało się 20 osób i przeciwko prądowi o szybkości 2 i pół mili na godzinę poruszano się z szybkością 4¾ mili na godzinę. Na podstawie tych doświadczeń zezwolono towarzystwu zastosować łodzie w ten sposób poruszane zamiast motorowych łodzi ratowniczych. Łodzie te mają również aparaty iskrowe i projektory.

Nowy pistolet racowy. W Anglji wynaleziono pistolet do wystrzeliwania rac, który jest udoskonaleniem dotychczasowych pistoletów tego rodzaju. Według nazwiska konstruktora Shermuly aparat się nazywa The Shermuly Pistolet Rocket Apparatus Ltd. London.

Wymagania co do dokumentów w portach sowieckich. Urzędy portowe sowieckie według ogłoszonych przepisów wymagają przedłożenia następujących dokumentów: 1. szczegółowe dane o statku, załodze, o ładunku i miejscu przeznaczenia w dwuch egzemplarzach według kwestjonarjusza władz portowych. 2. wyszczególnienie frachtów. 3. spis prowiantu okrętowego i przedmiotów zużycia na statku, 4 spis pasażerów, załogi, świadectwo zdrowia, spis prowiantu i przedmiotów zużycia na statku, świadectwo o stanie statku dobrym dla żeglugi morskiej, 5. świadectwo o banderze.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.



Z naszej żeglugi przybrzeżnej. Przystań w Gdyni około Domu Kuracyjnego została udostępniona dla przybijania mniejszych statków, z jakiej racji część pasażerskiego ruchu „Żegluga Polska" mogła tam przenieść.

Niestety, w tym stadjum wykończenia w jakim przystań się znajduje nie może ona jeszcze przyjmować s. s. „Gdańsk", który, jak i przedtem będzie przez pewien czas dobijał w porcie u nabrzeży basenu wewnętrznego.

Po okresie prowizorycznego ruchu statków przedsiębiorstwa na linii przybrzeżnej, w dniu 12 lipca wprowadza się stały rozkład jazdy, zresztą bardzo zbliżony do poprzedniego.

Godzina odejścia statku z Gdańska 9,10 — została zachowana jak również i godzina powrotu do Gdańska.

Natomiast musiano zrezygnować z popołudniowego rejsu z Gdyni do Sopot i z powrotem, gdyż wobec niewykończenia robót pogłębiarskich na Helu i konieczności lądowania pasażerów za pomocą kutrów, statek nigdzie niema dłuższego postoju w czasie dnia, co jest koniecznem ze względów technicznych.

S.S. „Gdańsk" cieszy się dużą frekwencją i podróżująca publiczność szeroko korzysta z pierwszorzędnego bufetu, dancingu, radio itd. nie mówiąc o przyjemności spędzenia kilku godzin na pięknym, wzorowo prowadzonym statku.

Nowe przystanie i połączenia kolejowe na wybrzeżu. Odbył się objazd wybrzeża zachodniego zatoki Puckiej przez ministra komunikacji inż. P. Romockiego, w szczególności dla obejrzenia Michalinek i Obłuża w celu urządzenia tam dwóch przystani i uprzystępnienia tych miejscowości dla ruchu letniskowego.

Postój olbrzymiego parowca Suffren w Gdyni. Wobec liczności wycieczki wojaków z Ameryki (zamiast 300 osób 640) przybył do Gdyni zamiast De la Salle parowiec Suffren o nośności 21.480 ton, a ładowności netto 6.955 ton. Jestto piękny dwukominowiec francuskiej kompanji transatlantyckiej długości 165 metr., szerokości 19 metr., a zagłębieniu z ładunkiem 9,6 metra. Do Gdyni przybył z zagłębieniem 7,2 m. i stanął w basenie wewnętrznym, przy pomocy dwu holowników „Ursus" i „Eliza IV" w miejscu podbagrowanem już do 9 metrów. Statkiem przybyło z Ameryki 590 pasażerów III klasy i 86 pasażerów II klasy. Do nabrzeża zajechał specjalny pociąg bagażowy i wagon z kasą biletową. — Następnie Suffren przyjął 431 emigrantów przybyłych z Rygi via Gdańsk, wielu z nich Litwinów, i 14 pasażerów II klasy z Gdyni; oddział załogi na polski krążownik (ex Desaix), który zostanie przyprowadzony z Francji wyjechał na nim również, z kilkoma oficerami. — Wizyta parowca Suffren jest dodatkowa i niezależnie od niej przybył z Havru 14-go parowiec Pologne.

Uruchomienie linii żeglugi do Jastarni. Kanał i przystań w Jastarni są już gotowe do przyjęcia ruchu pasażerskiego i Żegluga Polska rozpoczęła już regularną komunikację na linii Gdynia — Hel — Jastarnia mniejszym parowcem „Hel".

Ruch statków Żeglugi Polskiej. Par. Warta 15-go oczekiwany jest w Gdańsku z ładunkiem 3500 ton fosfatów i 263 ton tytoniu z Bony (Algier). — Par. Kraków 13-go przybył do Gdyni ze Sztokholmu i ładuje węgiel do Norrköpingu. — Par Toruń 13-go przybył z Gandawy do Antwerpji i dopełnia tam ładunek tomasówki. — Par. Katowice ładuje w Gdyni węgiel do Malmoe. — Par. Wilno w Gdańsku wyładowuje żelastwo z Gandawy.

Z portu w Gdyni Na łotewskim parowcu Kaupo zdarzyło się samozapalenie się węgla, powstałe wskutek nagrzania się wilgotnego węgla na przykrytej nim rurze parowej do wind. Pożar szybko ugaszono, lecz statek oczekuje na redzie na dodatkowy ładunek węgla. Ładuje obecnie węgiel w Gdyni lichtuga Żeglugi Wisła-Bałtyk „Jurek". Jestto pierwsza polska lichtuga, ładująca w Gdyni.

Strejk robotników budowy portu trwa od 9-go b. m.



Ruch portu gdańskiego za tydzień. W ostatnim tygodniu ruch portowy w Gdańsku zmniejszył się, pomijając żeglugę przybrzeżną, bardzo ożywioną. Zawinęło do portu 108 statków mor., w tej liczbie 85 parowców, 6 motorowców, 3 holowniki, 2 lichtugi, 12 żagl. z motorem, 2 parowce nowej budowy. Wśród statków tych 54 były próżne, 19 było z żelastwem, 16 z mieszanym ładunkiem, 3 z rudą żelazną, 2 ze śledźmi, 2 z fosfatami, 2 z pasażerami i towarem, 2 do bunkrowania, 2 z próbnej jazdy, oraz po 1 ze solą, drzewem, celulozą, papierem, płytami miedzianemi, samochodami. Co do bandery było statków: polskich 3, gdańskich 8, duńskich 22, szwedzkich 27, niemieckich 28, angielskich 5, norweskich 9, fińskich 3, francuskich 2, łotewski 1. — Odpłynęło z portu 113 statków, w tej liczbie z węglem 41, z drzewem 28, próżnych 19, z mieszanym ładunkiem 8, z cementem 5, z pasażerami i drobnicą 3, na próbną jazdę 2, ze spirytusem, ropą naftową, węglem i drobnicą, cementem i drobnicą, reszta ład. samochodów, drzewem i drobnicą — po 1. — Wyeksportowano węgla niespełna 70.000 ton, czyli mniej niż przeciętnie w ostatnich tygodniach. Zajęcie kranów przy imporcie, zwłaszcza żelastwa wpływało na wielkość liczby przeładowanego węgla. Drzewa wyeksportowano około 55.000 metr. sześciennych. Ożywił się bardzo eksport cementu, wywiezionego na pięciu statkach, między innemi na fińskim parowcu Mercator do Ameryki Południowej. W imporcie coraz większą rolę odgrywa przeładunek żelastwa (złomu).



Niedostateczne pogłębianie poniżej Tczewa na Wiśle. Wobec wąskości przebagrowanych rynien na przemiałach poniżej Tczewa i słabości dragi Fafner, która z trudem daje sobie radę z jednym przemiałem, pracuje od 2-ej w nocy do 10-tej wieczór wyjście lichtug z pełnym ładunkiem z Tczewa na morze już nie jest możliwe. Żegluga Wisła-Bałtyk zmuszona jest ładować po 100 ton mniej na każdy statek i doładywać resztę 10 klm poniżej Tczewa, z berlinek rzecznych. Pilnie oczekują tu zapowiedzianego przez Ministerstwo Rob. Publ. nadesłania silnej nowej dragi z Warszawy.

Specjalny system znaków dla Wisły Morskiej. Oczekiwane jest z dużą niecierpliwością wprowadzenie systemu znaków morskich na Wiśle od morza do Tczewa. Istniejące znaki rzecznobrzegowe nie pozwalają ściśle żeglować najgłębszem korytem, niema również jeszcze oświetlenia nocnego. — Projektowane są przezory, czyli nabieżniki, oraz baki i boje pływające, oświetlane również w nocy.

Ruch statków żeglugi Wisła-Bałtyk. Sytuacja 6 VII. Holownik Górnik z lichtugami Franek i Felek wyładowuje węgiel w Sztokholmie. — Lichtugi Antek i Edek za zafracht. holownikiem Enak są w drodze z Krik i Hobro (Szwecja) do Tczewa. — Hol. Rybak z lichtugą Jurek wyładowuje węgiel w Uddevalla (Szwecja). — Lichtuga Bartek i Alek za hol. zafrachtowanym Gladiator w drodze z węgiem z Tczewa do Aabenraa. — Holowniki Sambor Tyran i Krakus w ujściu Wisły przy Schiewenhorst czekają na lichtugi z Tczewa. — Lichtugi Bolek, Bronek są w drodze z Tczewa do ujścia Wisły. — Lichtugi Wojtek, Stefek, Benek i Wacek ładują węgiel w Tczewie. — Lichtuga Janek czeka w Gdańsku na węgiel. — Holownik Orkan na stoczni w Gdańsku.

Ruch statków Żeglugi Wisła-Bałtyk. Holownik Orkan z lichtugami Wojtek i Stefek wraca z Västeras do Tczewa. — Hol. Sambor z lichtugami Bolek i Bronek wraca z Kopenhagi do Tczewa. — Hol. Krakus z lichtugami Benek i Wacek wyładowuje węgiel w Trelleborgu. — Lichtugi Bartek i Alek ładują węgiel w Tczewie. — Hol. Tyran z lichtugą Janek wraca z Göteborga do Gdańska. — Lichtuga Jurek ładuje węgiel w Gdyni z przeznaczeniem do Gravenstein. — Holownik Górnik z lichtugami Franek i Felek jest w drodze z Tczewa do Malmoe. — Holownik Rybak jest w remoncie.

RYBACTWO MORSKIE.

Połowy ryby na wybrzeżu w miesiącu czerwcu.

Złowiono przez rybaków obwodu gdyńskiego 54 090 kg. za 42.372 zł, przez rybaków obwodu wschodnio-helskiego 36 040 kg. za 19 217 zł. przez rybaków obwodu zachodnio-helskiego 51 085 kg. za 30 520 zł. obwodu puckiego 32 669 kg. za 29 804 zł, razem 173 884 kg. wartości 121 913 złotych.

Jak widać z powyższych liczb najlepsze wyniki osiągnął jak co do ilości złowionej ryby tak też wartości połowu obwód gdyński, co zaś do średniej wartości ryby złowionej na pierwszem miejscu stanął obwód pucki, na ostatniem zaś miejscu stanął obwód wschodnio-helski. Ten niezwykły wynik tłómaczy się przejściem sezonu na łososie i łowieniem w obwodzie helskim prawie wyłącznie flader, których cena jest nie wysoka (50 gr. za kg.), natomiast w obwodzie gdyńskim złowiono sporo kwapów (12 060 kg za kwotę 14 472 zł), co znacznie podniosło wartość połowu. W zatoce Puckiej łowiono równomiernie liczne gatunki ryb wód słonawych i słodkich, oraz sporo węgorzy (3 825 zł), co podniosło średnią wartość połowu za kilo w tym obwodzie.

Co do poszczególnych gatunków, to najwięcej złowiono flader 135 390 kg. i pokrewnych karpi 4 990 kg., na drugiem miejscu stoją kwapy — 14 160 kg. łowione tylko w obwodzie gdyńskim i puckim. Trzecie miejsce zajmuje węgórz z 6 160 kg. (obwód pucki 3 930 kg., zachodnio-helski 1000 kg., gdyński 1230 kg.). Pomuchle w ogólnej ilości 5 200 kg. łowiono prawie wyłącznie w obwodzie gdyńskim (3 470 kg.) i puckim (1650 kg.). Łososia złowiono tylko 545 kg. (obwód wschodnio-helski i gdyński), szczupaków złowiono 1 285 kg., okoni 1170 kg., płotek 3 400 kg., knurhanów 1010 kg. śledzi 460 kg., mielnic i troci 114 kg.

Za kilogram osiągnięto średnio:

Za fladry 0,50 zł, za karpie 1,10 zł, za śledzie 1 zł, za łososie 4,50 zł, za mielnice i trocie 3 zł, za węgorze 2.50 zł za pomuchle 1 zł, za szczupaki 2,50 zł, za kwapy 1,20 zł, za okonie 1 zł, za płotki 1 zł, za knurhany 0,10 zł.

Do wędzarni miejscowych poszło 8 proc. połowu flader, 50 proc. połowu węgorzy, oraz 15 roc. połowu łososia. Do Gdańska wywieziono 65 proc. połowu flader, 80 proc. skarpi, 85 proc. łososi 60 proc. mielnic i troci, 25 proc. węgorzy, 60 proc. pomuchli, 45 proc. szczupaków, 85 roc. kwapów, 20 proc. okoni i 3 proc. płotek. Resztę sprzedano na rynku miejscowym.

Największy statek rybołówczy świata.

8 lipca zawinął do portu w Antwerpji parowiec norweski C. A. Larsen, tak zwany ku czci pioniera w dziedzinie polowania na wieloryby. Statek należy do Hvalfanger Aktie Selskapet „Rosshavet" w Sandefjord i z wypornością 17 550 ton, długością 527 stóp, szerokością 66,5 stóp jest największym statkiem wielorybniczym świata. Nazwa firmy „Rosshavet", czyli po norwesku „morze Rossa", stanowiące część wód antarktycznych, wskazuje, iż polowanie na wieloryby tym statkiem odbywa się na południowej półkuli.

W końcu lata statek opuszcza port macierzysty Sandefjord i przez kanał panamski skierowuje się na morze Rossa, dziś jeszcze obfitujące w wieloryby, gdzieindziej wytępione w znacznej mierze. W końcu swej podróży, nim dotrze do celu, statek zawija na Nową Zelandję, poczem w towarzystwie 5-ciu holowników — właściwych statków wielorybniczych o sile maszyn 750 KM przechodzi 600 mil w lodzie. Wówczas holowniki zaczynają polować. Po każdym 4—5 upolowanych wielorybach holuje się je do statku-bazy, jakim jest C. A. Larsen. Osobliwością tego statku jest brama wykrojona i otwierająca się wprost w stewie przedniej. Waży ona 60 ton i otwiera się przy pomocy potężnych łańcuchów. Przez bramę wprowadza się wieloryba w całości aż do tunelu, z którego przesunięty może być w górę i na bok. W ostatniej podróży zabito i wyzyskano 532 wieloryby. Ładunek preparowany jest podczas powrotu i wyładowuje się w Ameryce. Próżne miejsce zapełnia się ropałem i smarami z przeznaczeniem do Europy. Z tego rodzaju ładunkiem zawinął obecnie C. A. Larsen do Antwerpji, ażeby po dwu miesiącach udać się na nowo na południową półkulę.

Uwaga: Postać C. A. Larsena posłużyła za wzór do stworzenia fantastycznej postaci „morskiego wilka" Jacka Londona.

Międzynarodowa kronika rybacka.

NIEMCY.

Z uchwał 8-go posiedzenia wydziału rybołóstwa pruskiej izby gospodarstwa krajowego:

1. **Dotyczy wykształcenia w rybactwie morskiem i przybrzeżnem.** Uznaje się za niezbędne zwrócić uwagę zwiększoną na wykształcenie uczni rybackich w rybołóstwie morskiem i przybrzeżnem. Wydział rybactwa morskiego i przybrzeżnego uprasza izbę wpłynąć na to, ażeby przez współpracę odpowiednich urzędów stworzono instytucje, któreby popierały wykształcenie zawodowe narybka elementu rybackiego morskiego i przybrzeżnego.

2. **Dotyczy ujednostajnienia opłat portowych w portach bałtyckich Niemiec.** Treść uchwały pod tym tytułem domaga się właśnie zwolnienia statków rybackich północnego morza Bałtyckiego od wszelkich opłat portowych.

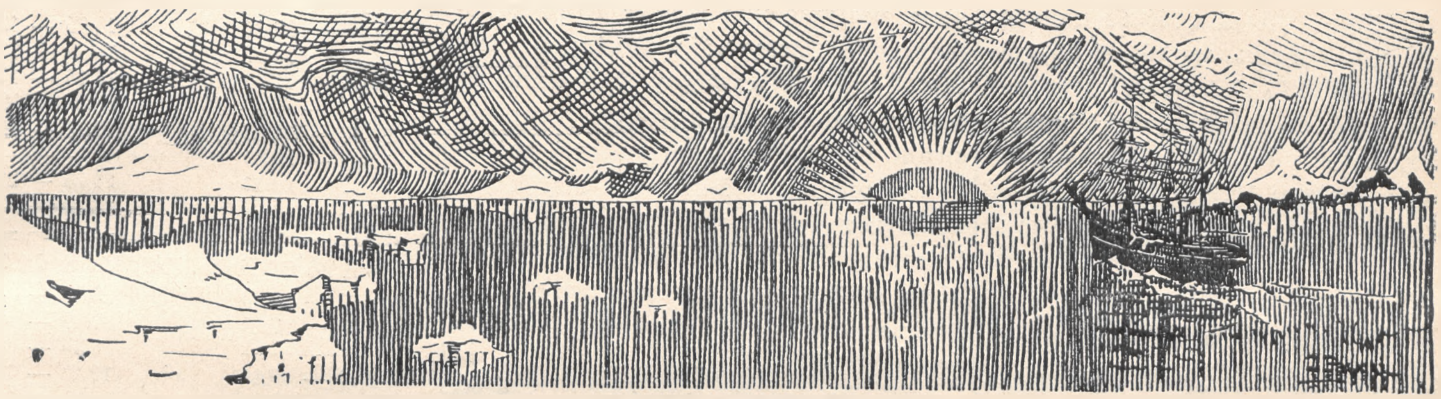
3. **Dotyczy sprawy płastug na Bałtyku.** Należy w celu ochrony rybołóstwa bałtyckiego przeszkadzać wszelkiemi siłami połowom na głębinach Bałtyku, gotowych do rzucania ikry, lub rzucających ikrę flader i skarpi w czasie od lutego do kwietnia. „Należy dążyć do jednolitego postępowania w tym względzie wszystkich państw nadbrzeżnych Bałtyku, uprawiających połów tej ryby".

Polski nabywca kutra? W Deutsche Fischerei Zeitung z dnia 5 lipca br. ukazało się ogłoszenie treści następującej: Polska fabryka konserwów pragnie nabyć większy nadający się żeglugi morskiej kuter z motorem. Zgłoszenia nadsyłać pod „Weihs" do redakcji powyższego pisma.

Import kanadyjskiej mączki rybnej do Niemiec. Jak podaje Deutsche Fischerei Zeitung w ubiegłym roku import mączki rybnej do Niemiec z Kanady znacznie się zwiększył. Przedtem wywożono z Kanady wogóle tej mączki niewiele i dopiero w zeszłym roku firmy na atlantyckim brzegu rozpoczęły wywóz jej do Niemiec. Jedna z nich załadowała do 1000 ton, podczas gdy dwie inne wysłały dopiero próbne partje. Główna przeszkoda jest brak sposobności dogodnego załadowania bezpośrednio na statki idące do Europy.

STANY ZJEDNOCZONE.

Chłodnie systemu Ottesena na statku rybołówczym „La peche maritime" ogłasza bogato ilustrowane sprawozdanie z urządzenia chłodni dla ryby, według systemu Ottesena na motorowcu Apollo, należącym do pewnego towarzystwa Seattle. Statek ten przewiózł niedawno od brzegów Syberji 400 ton solonego łososia, który dzięki znajdującym się na pokładzie chłodniom nadszedł w znakomitym stanie konserwacji. Towarzystwo zbadało rozmaite sposoby zamrażania z wielką dokładnością i zdecydowało się na wprowadzenie duńskiego sposobu Ottesena, gdyż jest on prosty, pewny i tani i zapewnia otrzymanie towaru nie różniącego się od świeżej ryby. Instalacja statku Apollo składa się z zbiornika metalowego umieszczonego na przednim pokładzie. Zbiornik ten izolowany jest przy pomocy 30 cm. płyt korkowych i zawiera roztwór, do którego kładzie się rybę. Ma on dwa przedziały, z których jeden może pomieścić 6 koszy do zamrażania ryby, drugi zaś mieści w sobie rury dla pary amoniaku. Łososie, w zależności od wielkości, przemarzają całkowicie w ciągu jednej do dwu godzin, poczem pakowane są w dwie okładki papierowe, z których jedna, zewnętrzna, jest z papieru pergaminowego, zewnętrzna zaś ze zwykłego papieru. Tak zawinięte układa się je do kominów chłodni, izolowanych przy pomocy 10-centymetrowych płyt korkowych. Co 10-15 minut wypróżnia się ze zbiornika z roztworem jeden kosz i napełnia się go natychmiast nową rybą, wobec czego mrożenie odbywa się bez przerwy. W ten sposób instalacja statku Apollo może dać dziennie 10 t. mrożonej ryby.



Podróże morskie. - Sport żaglowy i motorowy.

Najnowsze motorowce pasażerskie mniejszych wymiarów.

W ostatnich miesiącach firma Burmeister i Wein w Kopenhadze wykonała budowę statków pasażerskich mniejszych wymiarów zaopatrzonych w motory spalinowe i przeznaczonych do ruchu w warunkach bardzo odmiennych, wymagających dobrej i odpowiedzialnej pracy maszyny, oraz wygodnego dla pasażerów urządzenia statku. Jeden z tych motorowców „Minnipa" zbudowany został dla ruchu pomiędzy południowemi portami Australji, drugi zaś dla ruchu żeglarskiego pomiędzy Kopenhagą a Grenlandją. Minnipa, jak dla jazdy na otwartem wybrzeżu oceanicznem, nie jest wielkim statkiem: jego tonaż netto jest 964,3 tony, brutto 1977 ton, długość 253 stopy, szerokość 40 stóp. Wysokość do pokładu 24 stopy, szybkość 14,7 węzła.

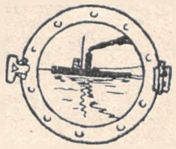
Statek jest zbudowany systemem komórkowego dna podwójnego na całej długości. Tanków jest 5, z których drugi, czwarty i piąty dla płynnego paliwa, trzeci dla słodkiej wody, 1-y dla balastu wodnego, lub wody słodkiej. Prócz tanków w podwodnym dnie wziąść można ropalu 230 ton.

Ładowni jest 3, przy czem 2 wielkie znajdują się w przedniej części a 1 mniejsza zaś w tylnej Luka tylnej ładowni przechodzi jako studnia przez międzypokład wprost do ładowni, z luk przednich, natomiast, ładować można również do międzypokładu. Urządzenia do szybkiego windowania własnemi siłami ładunku znajdują się na statku. Wszystkie windy są elektryczne: winda tylnej luki przystosowana jest również do windowania kotwicy rufowej. W pobliżu masztu w międzypokładzie są podwójnie otwierane boczne porty (bramki), wielkość których pozwala na przepuszczenie bez windowania na górny pokład samochodów. W międzypokładzie również urządzone są stanowiska dla koni po 4 z każdej strony. Chłodnie znajdują się w ładowni drugiej, w pobliżu maszyn i mają objętość około 1900 stóp sześciennych

Urządzenia dla pasażerów odznaczają się nadzwyczajnemi wygodami i znajdują się w środkowej i rufowej części statku. Kabin pasażerskich jest 25 4-o miejscowych i 17 2-u miejscowych. Prócz tego są na każdym pokładzie w nadbudówce środkowej 4 2-u miejscowe kabiny i 4 4-o miejscowe kabiny. Pomieszczenie oficerów okrętowych znajduje się w środkowej części i przy przednim maszcie, załogi zaś w czołowej części. Kawiarnia - salon obliczona jest na 48 osób i ponieważ statek jest przeznaczony również dla nocnego ruchu, więc znajdują się tu kanapy, które mogą służyć do spania do 20-u osób. Palarnia jest obliczona na 20 osób jest tu również 20 sypialnych miejsc.

Przy zewnętrznej ścianie tylnej palarni urządzona jest weranda - kawiarnia na świeżem powietrzu.

Motory spalinowe systemu Burmeister i Wein dały przy próbnych jazdach 24—25 maja w Kopenhadze przy średniej wskazanej mocy maszyn 4278 KM i 149 obrotów na minutę, szybkość 14,94 węzła. Jestto motor 8-io cylindrowy i 4-o taktowy, pojedyńczego działania, z smarowaniem pod ciśnieniem i przeciążycielem. Statek więc jest jednośrubowy. Średnica cylindrów — 63 centymetry, suw tłoka 130 cm. Wszystkie maszyny pomocnicze poruszane są elektrycznie, prąd dają 3 dynamo 66 kilowatowe, poruszane 3-ma pomocniczemi 2-u cylindrowemi motorami Diesla. Każda z prądnic (dynamo) wystarcza sama dla potrzeb prądu normalnie podczas pracy na morzu. Wszystkie pompy balastowe, zęzowe, sanitarne są poruszane elektrycznie jak również pompy do ładowania paliwa płynnego.



Z gdańskiego budownictwa statków.

Przyjęcie parowca norweskiego Sanct Svithum.

Pierwszego lipca przedstawiciele Stavangerske Dampskibselkab dokonali odbioru ze stoczni gdańskiej zamówionego przez powyższe stawangerskie towarzystwo żeglugi parowej statku St. Svithum.

Parowiec ten zbudowano w dość szybkim czasie na Stoczni Gdańskiej; jest on przeznaczony uzupełnić ruch 11 innych parowców między Bergen a północną Norwegją. Linja ta jest bardzo ożywiona z powodu braku komunikacji kolejowej wzdłuż wybrzeża i ma również pierwszorzędne znaczenie turystyczne.

St. Svithum ma długość 68 metrów, szerokość 10,7 metra, wysokość do górnego pokładu 6,75 m., nośność jego jest 700 ton DW, co jednak przy parowcu osobowym nic nie mówi o jego wielkości. Siła maszyn 1650 KM — szybkość kontraktowa 14 węzłów. Zbudowany według prawideł towarzystwa klasyfikacyjnego Norske Veritas.

Przy eksploatacji okrętu nacisk położony będzie na przewóz osób, a nie towarów.

Pomieszczenia pasażerskie przenaczone są na 95 podróżnych pierwszej klasy i 106 podróżnych 3 klasy.

Parowiec już odjechał z Gdańska.

Wykończenie motorowego statku cysternowego „Sildra".

Port gdański opuścił już motorowiec cysternowy Sildra, zbudowany na stoczni Schichau dla armatora W. Jebsena w Bergen. Dwa innego tegoż typu statki buduje się obecnie na rachunek norweski u Schichau'a, wobec tego dane tego statku wzbudzają tem większe zainteresowanie. Sildra ma długość 134 metry, szerokość 17,4 m., wysokość do pokładu 10,34 m., zagłębienie wynosi z ładunkiem 8,06 m.; przy tem zagłębieniu nośność jego jest 10 400 ton DW. Statek ten jest zbudowany według prawideł i pod nadzorem „British Corporation", ma 2 pokłady i 19 przegród poprzecznych. Zastosowany jest systém usztywnienia Foster King z poprzecznych wręg i wzdłużnych ram. Statek ma 32 cysterny izolowane od reszty pomieszczeń, a system pomp pozwala napełniać je rozmaitemi gatunkami ropału lub benzyny. Statek posiada również w swej przedniej części ładownię dla innych towarów. Silnikiem statku jest motor dwutaktowy, sześciocylindrowy systemu Sulzer (szwajcarski).

Moc wskazana motoru wynosi 2 800 KM i udziela statkowi szybkość 10,8 mil na godzinę. Ciekawe jest, iż wszystkie maszyny pomocnicze i pompy mają poruszanie parowe jak zwykle na cysternowych statkach, gdyż tylko one są bezpieczne pod względem groźby pożaru. Załoga Sildry składa się z 40 ludzi.

Sildra również już opuściła Gdańsk.



Międzyportowy rozkład jazdy pociągów.

Z Tczewa do Gdańska.	Z Gdańska do Gdyni
0.13 — 0.58	1.27 — 2.04
4.45 — 5.45	6.15 — 6.47
6.07 — 6.40	6.50 — 7.24
7.10 — 7.45	8.00 — 8.31
8.00 — 8.26	8.41 — 9.12
8.26 — 9.19	— — — — —
9.40 — 10.08	10.35 — 11.07
10.01 — 11.00	— — — — —
11.20 — 11.48	11.56 — 12.22
12.00 — 12.47	13.05 — 13.37
14.19 — 15.17	15.33 — 16.06
16.31 — 17.00	17.16 — 17.50
— — — — —	17.55 — 18.28
17.27 — 18.03	19.15 — 19.53
19.37 — 20.30	— — — — —
20.10 — 20.42	21.05 — 21.44
— — — — —	23.20 — 23.56
23.11 — 0.05	— — — — —

Z Gdyni do Gdańska.	Z Gdańska do Tczewa.
2.25 — 3.00	3.20 — 4.16
6.48 — 7.18	7.30 — 8.19
— — — — —	8.35 — 9.17
8.40 — 9.10	10.47 — 11.40
11.30 — 12.03	12.15 — 12.48
12.51 — 13.23	13.37 — 14.18
14.08 — 14.44	15.10 — 15.48
15.31 — 16.01	16.40 — 17.37
17.19 — 17.45	17.54 — 18.22
17.58 — 18.30	18.55 — 19.26
— — — — —	20.39 — 21.32
22.23 — 21.05	21.25 — 22.02
21.10 — 21.45	22.05 — 22.36
21.51 — 22.21	22.30 — 23.19
22.53 — 23.27	23.42 — 0.40
— — — — —	23.37 — 0.14
23.13 — 23.50	— — — — —

Rozkład jazdy pociągów Gdańsk - Nowyport.

Odjazdy z Gdańska: 0,15 1,10 5,55 6,55 8,40 9,45 10,45 11,45 12,15 13,13 13,45 14,45 15,15 15,45 16,20 16,45 17,45 18,15 18,45 19,15 20,15 21,15 22,15 23,15.

Prócz tego tylko w dni świąteczne: 5,25 6,25 7,35 8,10.

Tylko w dni powszednie: 12,45 19,45 i 20,45.

Odjazdy z Nowegoportu: 2,45 4,50 6,25 7,26 9,15 10,15 11,15 12,15 12,44 13,43 14,15 14,45 15,15 15,45 16,15 16,50 17,15 18,15 18,45 19,15 19,45 20,44 21,45 22,45 23,45.

Prócz tego tylko w dni świąteczne: 5,55 6,55 8,10.

Tylko w dni powszednie: 13,15 20,15 i 21,15.

Podróż Gdańsk - Nowyport trwa 20 minut.

RUCH PORTOWY.

GDYNIA.

Na wejściu.

22 czerwca: norw. par. Karmt 925 t. z Królewca próżny (Pol. Ag. Morska).

23 czerwca: niem. par. Lisbeth Cords 497 t. z Gdańska próżny (Reinhold), duń. par. Frieda 1270 t. z Gandawy próżny (Pol. Ag. Morska), szw. hol. Holger 15 t. z licht. Hallsta III 473 t. z Karlshamnu próżne (Pol. Ag. Morska).

24 czerwca: franc. par. Pologne 1841 t. z Kłajpedy próżny (Co. Gen. Transatl.), duń. par. Scotia 1387 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold).

26 czerwca: niem. par. Otto Cords 495 t. z Gdańska próżny (Pol. Ag. Morska), szw. par. Ymer 602 t. z Aarhus próżny (Pol. Ag. Mors.).

27 czerwca: duń. par. Nordhild 558 t. z Kopenhagi próżny (Pol. Ag. Morska).

28 czerwca: duń. par. Vendia 628 t. z Lemvigu (Pol. Ag. Morska), szw. par. Aurora 259 t. z Lubeki próżny (Pol. Ag. Morska).

29 czerwca: pol. par. Katowice 1108 t. z Trelleborga próżny (Żegl. Polska).

30 czerwca: szw. par. Runa (ex Wisła) 489 t. z Szczecina próżny (Bergenske).

30 czerwca: szw. par. Snöfrid 273 t. z Simrishamnu próżny (Bergenske), szw. par. Aegir 754 t. z Kalmaru próżny (Bergenske).

1 lipca: pol. par. **Kraków** 1122 t. z Wailviku próżny (Żegl. Polska).

2 lipca: szw .par. Elsie 827 t. z Bandholmu próżny (Pol. Ag. Morska), duń. par. Wwe Th. Malling 1125 t. z Kopenhagi próżny.

3 lipca: duń. par. Scotia 1387 t. z Kopenhagi próżny.

5 lipca: niem. par. Spica 870 t. z Gdańska próżny.

Na wyjściu.

23 czerwca: duń. par. Bothal 1223 t. do Gandawy z węglem (Reinhold), ang. par. Crofter 277 t. do Aarhus z węglem (Pol. Ag. Morska).

24 czerwca: franc. par. Pologne 1841 t. do Le Havre z 268 emigrantami (Co Gen. Transatl.), niem. par. Lisbeth Cords 497 t. do Pargasu z węglem (Reinhold).

25 czerwca: norw. par. Karmt 925 t. do Oslo z węglem (Pol. Ag. Morska).

26 czerwca: duń. par. Scotia 1387 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold).

28 czerwca: duń. par. Frieda 1270 t. do Gandawy z węglem (Pol. Ag. Morska), szw. hol. Holger 15 t. z licht. Hallsta III 473 t. do Karlshamnu z węglem (Pol. Ag. Morska), niemiecki par. Otto Cords 495 t. do Wiborga z węglem (Pol. Ag. Morska), szw. par. Ymer 602 t. do Trelleborga z węglem (Pol. Ag. Morska).

30 czerwca: duń. par. Vendia 628 t. do Korsöru z węglem (Pol. Ag. Morska), szw. parow. Aurora 259 t. do Göteborga z węglem (Pol. Ag. Morska).

1 lipca: duń. par. Nordhild 558 t. do Kopenhagi z węglem (Pol. Ag. Morska), szw. par. Snöfrid 273 t. do Sölvesborga z węglem (Bergenske).

2 lipca: pol. par. **Katowice** 1108 t. do Rönneby z węglem (Żegl. Polska).

3 lipca: szw. par. Runa (ex Wisła) 489 t. do Malmö z węglem (Bergenske), szw. par. Aegir 754 t. do Norrköpingu z węglem (Bergenske).

5 lipca: pol. par. **Kraków** 1122 t. do Sztokholmu z węglem (Żegl. Polska).

6 lipca: szw. par. Elsie 827 t. do Göteborga z węglem (Pol. Ag. Morska).

TCZEW.

Na wejściu.

7 lipca: pol. licht. Antek 370 t. z Krik i pol. licht. Edek 352 t. z Hobro próżne (Wisła-Bałtyk).

8 lipca: pol. licht. Franek 382 t. i pol. licht. Felek 382 t. z Sztokholmu próżne (Wisła-Bałtyk).

Na wyjściu.

6 lipca: pol. licht. Bronek 373 t. i pol. licht. Bolek 369 t. do Kopenhagi z węglem (Wisła-Bałtyk).

7 lipca: pol. licht. Stefek 392 t. i pol. licht. Wojtek 377 t. do Västeras z węglem (Wisła-Bałtyk).

8 lipca: pol. licht. Benek 369 t. i pol. licht. Wacek 382 t. do Trelleborga z węglem (Wisła-Bałtyk).

Gdańsk.

Na wejściu.

1 lipca. duń. par. Baltland 1235 t. z Kopenhagi próżny (Artus, Westerpl.), pol. holownik Tyran z Limnhamnu próżny (Wisła-Bałtyk, b. skład węgla mar.), duń. żagl. z mot. Urania z Nakskov z żelastwem (Behnke i Sieg, Westerplatte), gdań. par. Balticum 364 t. z Landskrony próżny (Behnke i Sieg, Alldag), duń. żagl. z mot. Fremad 57 t. z Odense z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), par. gdańskiej budowy St. Svithum 778 t. z jazdy próbnej (Stocznia Gdańska), norw. par. Cyryll Daniels 839 t. z Kopenhagi próżny (Danziger Schiffahrtskontor, b. port. ces.).

Na wyjściu.

1 lipca: szw. par. Juno 620 t. do Malmoe z węglem (Wolff), niem. par. Drossel 553 do Parnawy z towarem (Norddeutscher Lloyd), niem. par. Edmund Halm 723 t. do Uleaborga próżny (Behnke i Sieg), par. gdańskiej budowy St. Svithun 788 na jazdę próbną (Stocznia Gd.), ang. par. Haarlen 565 t. do Leith z drzewem (Reinhold), niem. par. Argus 486 t. do Bjärke, próżny (Lenczat), niem. par. Fanal 299 t. do Odense z węglem (Reinhold), gdań. par. Etzel 593 t. do Gandawy z drzewem (Behnke i Sieg), niem. par. Klaus 153 t. do Szczecina z cementem (Prowe), norw par. cystern. Sildra 4307 t. do Bermoda próżny (Behnke i Sieg), niem. hol. Jaegersberg do Kilonji próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Maggie 175 t. do Hamburga z towarem (Prowe), duń. mot. Haagen 97 t. do Kłajpedy z cementem (Bergenske), niem. par. Woglinde 1193 t. do Bruges z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Kapitän Kross 394 t. do Bjärke próżny (Voigt), niem. par. Cereal 310 t. do Hamburga z tow. (Behnke i Sieg), niem. żagl. z mot. Frida 62 t. do Nakskov z drzewem (Ganswindt), niem. par. Sven Larssen 292 t. do Middelsbrough z drzewem (Behnke i Sieg), ang. par. Kolpino 1465 t. do Hull z pasażerami i towarem (Ellerman Wilson), niem. par. Weser 290 t. do Torley z drzewem (Reinhold), niem. par. Dora Ahrens 529 t. do Tornea próżny (Behnke i Sieg), norw. par. Fagerbro 578 t. do Karlstadu z węglem (Artus).

Na wejściu.

2 lipca: niem. par. Orlando 628 t. z Królewca z towarem (Norddeutscher Lloyd, Wisłoujście), niem. par. Sankt-Lorenz 343 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, kanał portowy), szw. par. Gusten 353 t. z Rönneby próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.).

2 lipca: niem. par. Ragnar 430 t. z Wismaru próżny (Artus), szw. mot. Leopold 57 t. z Kopenhagi z żelastwem (Ganswindt), duń. parow. Olga 463 t. z Llanelly z żelastwem (Behnke i Sieg), niem. par. Wannaheim 2345 t. z Lulea z rudą żelazną (Behnke i Sieg), niem. parow. Harald 362 t. z Londynu z żelastwem (Shaw. Lowell), polski hol. Sambor z licht. Janek 633 t. z Göteborga próżne (Wisła-Bałtyk), niem. mot. Hermann Boonekamp 582 t. z Dowru z żelastwem (Danz. Schiff. K.).

Na wyjściu.

2 lipca: polski transp. Wilja 2266 t. do Cherbourga przez Gdynię próżny (Rząd Polski). ang. par. Hamsterley do Sztokholmu z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Aeolus 356 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), duń. par. Ulla 464 t. do Kjöge z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem i końmi (Reinhold), niem. par. St. Gertrud 211 t. do Lubeki z drzewem (Lenczat), niem. par. Saturn 154 t. do Kjöge z drzewem (Prowe), niem. par. St. Lorenz 343 t. do Rygi z towarem (Lenczat), duń. par. Lituania 3940 t. do Nowego Jorku z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corps.), duń. par. Rita Maersk 515 t. do Geole z drzewem (Shaw, Lowell), szw. par. Hernodia 732 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), łot. par. Auseklis 821 t. do Rygi próżny (Polsko-Skand.), duń. par. Niord 283 t. do Kopenhagi z towarem (Ganswindt), łot. par. Viesturs 338 t. do Kopenhagi z węglem (Artus), duń. mot. Asia 4450 t. do Yokohamy z towarem (Behnke i Sieg), duń. par. Dania 1390 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Indra 756 t. z drzewem (Behnke i Sieg), niemiecki parowiec Finnland 246 t. do Amsterdamu z drzewem (Voigt), duń. par. Estland 724 t. do Liverpoolu z drzewem (Shaw, Lowell), duń. par. Tula 719 t. do Liverpoolu z drzewem (Reinhold), norw. par. Londoner 229 t. do Halmstadu z węglem (Bergenske), łot. par. Kuldiga 1187 t. do Rygi z węglem (Voigt), austr. żagl. z mot. Apollo 261 t. do Kronstadu ze spirytusem (Ganswindt), duń. par. Jägersborg 727 t. z drzewem (Bergenske), duń. par. Borghild 431 t. do Kopenhagi z węglem (Danz. Schiff. K.), norw. par. St. Svithun 778 t. do Stavangeru próżny (Bergenske).

Na wejściu.

3 lipca: niem. par. Rita Larssen 295 t. z Królewca próżny (Danz. Schiff. K.), szw. par. Inga 274 t. z Stege próżny (Danz. Schiff. K.), ang. par. Therese 607 t. z Odense próżny (Danz. Schiff. K.), szw. par. Jan 522 t. z Landskrony próżny (Prowe), niem. mot. Aegir 1127 t. na Cords 551 t. z Rosztoku próżny (Prowe), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. z Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold), niem. par. Minna Cords 551 t. z Roztoku próżny (Prowe), duń. mot. Sophie z Rönne próżny (Bergenske), gdański par. Mottlau 430 t. z Sztokholmu próżny (Behnke i Sieg), gdański par. Edith Bosselmann 291 t. z Trangsundu z drzewem (Reinhold). duń. mot. Anni z Szczecina próżny (Ganswindt), norw. mot. Bob 269 t. z Lubeki próżny (Bergenske), szw par. Kajsa z Amsterdamu próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Kolberg 383 t. z Szczecina z towarem (Wolff), niemiecki par. Orest 382 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff), szw. par. Karin 197 t. z Sztokholmu z towarem (Thor Hals), szw. hol. Balder z licht. Kelsö 813 t. z Sztokholmu z żelastwem (Behnke i Sieg), fiński par. Mercator z Kotki z papierem (Bergenske).

Na wyjściu.

3 lipca: niem. par. Phyla 726 t. do Pargasu z węglem (Behnke i Sieg), gdański par. Balticum 364 t. do Ystadu z węglem (Behnke i Sieg), szw. żagl. z mot. Proteotor 55 t. do Sztokholmu z olejem (Ganswindt). szw. par. Reserv 1014 t. do Sztokholmu z węglem (Bestmann), niem. żagl. z mot. Heimat do Gefle z cementem (Bergenske), szw. mot. Ransaeter do Löegsteru z węglem (Artus).

Na wejściu:

4 lipca: zew. żagl. z mot. Moland 241 t. z Drammen z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), niem. żagl. z mot. Peter 306 t. z Lubeki z solą (Ganswindt, kan. port.), szw. par. Carrie 793 t. z Ymuiden próżny (Morry, Westerpl.), szw. par. Sven 191 t. z Helsinforsu z towarem (Reinhold, kan. port.), duń. par. Victoria 1160 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, kan. port.), szw. par. Delfinus 336 t. z Bremy próżny (Polsko-Skand., b. port ces.), norw. par. Roald Jarl 1118 t. z Tolkis z celulozą (Behnke i Sieg, Bergford, Strohdeich), niem par. Consul Cords 551 t. z Yarmouth z żelastwem (Behnke i Sieg, Westerplatte.

4 lipca: szw. par. Robur 577 t. z Helsingborga z żelastwem (Polsko-Skand.), szw. par. Egen 291 t. z Malmoe z towarem (Reinhold), niem. par. Johann Ahrens 538 t. z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg), fiński par. Aegir z Helsingforsu z towarem (Bornhold), duń. żagl. Ella 70 t. z Nakskov z żelastwem (Ganswindt), niem. par. Fricka 1583 t. z Szczecina próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Göta 674 t. z Oskarshamnu z rudą (Schenker).

Na wyjściu.

4 lipca: gdański par. Edith Bosselmann 291 t. do Bridgewater z drzewem (Reinhold), norw. par. Bomma 461 t. do Oslo z węglem i towarem (Bergenske), pol. hol. Sambor 14 t. do Schiewenhorst próżny (Wisła - Bałtyk), szw. hol. Balder 14 t. do Sztokholmu próżny (Behnke i Sieg), niem. mot. Aegir 1127 t. do Sztokholmu ze samochodami (Hartwig), duń. par. Sophie 524 t. do Talinnu próżny (Behnke i Sieg), ang. par. Bombardier 258 t. do Lowestoftu z drzewem (Reinhold), niem. par. Elsfleth 275 t. do Southampteonu z drzewem (Lenczat), niem. par. Spica 869 t. do Gdyni próżny (Handel), włoski par. San Francisco di Paoli 1646 t. do Genui z węglem (Scand. Levante L.), norw. mot. Bob 269 t. do Oslo z węglem (Bergenske), holend. par. Pluto 710 t. do Amsterdamu z drzewem i towarem (Prove), niem. par. Ragnar 439 t. do Abo z węglem (Artus), szw. par. Kjell 687 t. do Landskrony z węglem (Voigt), polski hol. Tyran do Schiewenhorst próżny (Wisła-Bałtyk).

Na wejściu.

5 lipca: niem. par. Eberhard 338 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), szw. par. Rurik 247 t. z Helsinforsu przez Kłajpedę próżny (Behnke i Sieg, kan. port.), duń. żagl. z mot. Maagen 07 t. z Kłajpedy próżny (Bergenske), franc. par. Député Abel Fèry 1185 t. z Gandawy z fosfatem (Morry), szw. par. Elsie 845 t. z Zaandamu próżny (Polsko-Skand., b. port ces.), niem. par. Anni Ahrens 554 t. z Westhartlepoolu próżny (Reinhold, kan. port.), niemiecki par. Farö 720 t. z Hamburga próżny Behnke i Sieg, Wisłoujście), niem. par. Elisabeth 287 t. z Lerviku ze śledźmi (Reinhold, kan. port.), gdański par. Oberpräsident Delbrück 620 t. z towarem (Reinhold, kan. port.), duń. par. Gautakif 674 t. z Antwerpji próżny (Shaw, Lovell, basen Holmu), szw. par. Ymer 602 t. próżny (Artus, Westerpl.), ang. par. Kowno 1477 t. z Hull z pasażerami i towarem (Ellermann i Wilson, kolej nadwiśl.) duń. par. Vendia 627 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand., b.

port ces.), niem. par. cyst. Ostsee 212 t. z Oslo próżny (Scharenberg, b. port ces.).

5 lipca: niem. par. Gratia 1301 t. z Souzy z fosfatem (Schenker, wolna strefa), szw. mot. Romeo 274 t. z Göteborga próżny (Polsko-Skand. b. port ces.), szw. par. Blanche 210 t. z Lerwiku przez Szczecin ze śledźmi (Behnke i Sieg, Gdańsk).

Na wyjściu.

5 lipca: norw. par. Bratholm 727 t. do Westerwiku próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Ture 259 t. do Hudiksvallu z węglem (Bergenske), niem. par. Industria 1277 t. do Oskarshammu próżny (Schenker), szw. par. Egon 299 t. do Helsingforsu z towarem (Reinhold), duń. par. Skodsborg 850 t. do Londynu z drzewem (Bergenske).

5 lipca: niem. par. Kolberg 383 t. do Kłajpedy z cementem i towarem (Reinhold), duń. par. Bretland 1235 t. do Kopenhagi z węglem (Artus), szw. par. Delfinus 336 t. do Kristinehamnu z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Johanna Lehmann 735 t. do Westhartlepoolu z drzewem (Danz. Schiff. K.).

Na wejściu.

6 lipca: ang. par. Baltrader 1114 t. z Londynu z towarem (Un. Baltic Corp.), duń. par. Svanholm 764 t. z Manchestru z towarem (Reinhold, Neisserhafen), szw. żagl. z mot. Ingegerd 80 t. z Trelleborga z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), duń. par. Danefeld 724 t. z Kopenhagi, próżny (Shaw. Lowell), duń. par. Berta 451 t. z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg, Westerpl.), duń. par. Taarnborg 772 t. z Hull próżny (Bergenske, Wisłoujście), duń. żagl. z mot. Fyn 94 t. z Drammen z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), niem. par. Martha 357 t. z Aabanraa próżny (Bestmann), szw. par. Ellen 948 t. z Göteborga próżny (Polsko-Skand., b. port ces.), norw. par. Okso 107 t. z Oslo z żelastwem (Bergenske, Westerpl.), łot. par. Balva 1345 t. z Dunkerki próżny (Voigt, kolej nadw.), norw. par. Ara 557 t. z Göteborga z towarem (Bergenske, kan. port.), niem. par. Doris z Hamburga z towarem (Prove), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold).

Na wyjściu.

6 lipca: szw. żagl. z hot. Wandia 88 t. do Skillinge z węglem (Bergenske), szw. mot. Hildur 38 t. do Kalmaru z węglem (Ganswindt), duń. żagl. z mot. Sophie 69 t. do Krik z węglem (Bergenske), ang. par. Baltreder 1114 t. do Lipawy z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.) duń. mot. Maagen 97 t. do Kłajpedy z cementem (ergenske), niem. par. Strauss 628 t. do Rotterdamu z drzewem (Voigt), szw. par. Sven 196 t. do Göteborga z lnem i towarem (Reinhold), norw. par. Patrick do Douglasu z drzewem (Lenczat), niem. par. Minna Cords de Veygle z węglem (Prove), polski par. Poznań 1122 t. do Calais z drzewem (Warta), niem. par. Swinemünde 1159 t. do Uleaborga próżny (Danz. Schiff. K.),

Na wejściu.

7 lipca: niem. żaglowiec z mot. Heimat z Kłajpedy próżny (Bergenske), norw. żagl. z mot. Hoydal z Szczecina próżny (Reinhold), szw. par. Iris 196 t. z Landskrony próżny (Bergenske) niem. par. Reval 575 t. z Lubeki próżny (Lenczat).

7 lipca: franc. par. Martinet 1717 t. z Lubeki próżny (Morry), niem. żagl. z mot. Adele z Wyborga z żelastwem (Bergenske, Westerplatte), ang. par. Copman 1095 t. z Melilli z rudą (Benke i Sieg, wolna strefa), fiński par. Anversoise do bunkrowania (Bestmann, Weichsel), duń. par. Hans Tavsen 1093 t. z Aabenraa próżny (Artus, Westerpl.), ang. par. Primo z Kilonji próżny (Voigt, b. port ces.), niem. żagl. z mot. Emma Vendig 56 t. z Rönne próżny (Bergenske, Westerpl.), gdański par. Prosper 410 t. z Malmoe próżny (Behnke i Sieg, kan. port.), gdański par. Balticum 364 t. z Ystadu próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), holownik gdańskiej budowy S 59 55 t. z jazdy próbnej (Stocznia Gdańska), fiński par. Alexa 371 t. z Aarhus z żelastwem (Hartwig), niem. par. St. Gertrud 211 t. z Lubeki z miedzianemi płytami (Hartwig).

Na wyjściu:

7 lipca: szw. par. Kajsa do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Gusten 353 t. do Trelleborga z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Elsie 826 t. do Aarhus z węglem (Polsko-Skand.), duń. par. Vendia 627 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), statek gdańskiej budowyS. 39 na jazdę próbną próżny (Stocznia Gdańska), niem. par. Annie do Söderhammu z węglem (Ganswindt).

7 lipca: niem. par. Anni 94 t. do Söderhamnu z węglem (Ganswindt), duń. par. Ellensborg 729 t. do Hull z drzewem (Bergenske), norw. par. Tiro 568 t. do Ystadu z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Rita Larssen 295 t. do Westhartlepoolu z drzewem (Danz. Schiff. K.), polski hol. Orkan do Schiewenhorst próżny (Wisła-Bałtyk), ang. par. Belle Marie 1221 t. do Garstonu z drzewem (Bergenske), fiński par. Aegir 457 t. do Helsingforsu z towarem (Bornhold), duń. par. Jortholm 848 t. do Liverpoolu z drzewem i towarem (Reinhold), szw. par. Carrie 739 t. do Helsingborga z węglem (Morry), niem. par. Elisabeth 147 t. do Trangsundu próżny (Reinhold), niem. par. Gertrud Salling 563 t. do Rygi z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Hugo Ferdinand 1092 t. do Grimsby z drzewem (Behnke i Sieg).

Na wejściu.

8 lipca: est. par. Jervamaa z Amsterdamu próżny (Befr. Ges.), szw. par. Iris 196 t. z Malmö z towarem (Reinhold), ang par. Baltonia 1449 t. z Rygi z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), szw. par. Helios 925 t. z Antwerpji próżny (Bergenske), niem. par. Naval 310 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold), holend. żagl. z mot. Jakoba z Malmö z żelastwem (Ganswindt), polski hol. Tyran z Schiewenhorst próżny (Wisła-Bałtyk), łot. par. Xiesturs 338 t. z Saxköpingu próżny (Artus), duń. żagl. z mot. Jens 121 t. próżny, niem. par. Bürgermeister Eschenburg 346 t. z Lubeki z towarem (Lenczat).

Na wyjściu.

8 lipca: niem. par. Annie Ahrens 554 t. do Wazy z węglem (Reinhold), niem. par. Arnim do Fredrikshamnu próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Göta 674 t. do Gdyni próżny (Bergenske), niem. par. Wannaheim 2345 t. do Lulea próżny (Behnke i Sieg), polski hol. Tyran z licht Janek 633 t. do Göteborga z węglem (Wisła-Bałtyk i Behnke i Sieg).

Na wejściu.

8 lipca: austr. motorówka Hai 10 t. z Helsingforsu próżna (Bertram, b. skład węg i mar. rynarki), szw. par. Trio 832 t. z Göteborga próżny (Bergenske, Westerpl.). norw parowiec Gunnar 71. t. z Varbergu próżny (Behnke i Sieg, b. port ces.), duń. par. Knut 717 t. z Liverpoolu z żelastwem (Shipco. Westerpl.), niemiecki par. St. Jürgen 343 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, kan. port.), duń par. Inge Maersk 877 t. z Hull próżny (Shaw, Lovell, Wisłoujście), szw. par. Juno 747 t. z Malmü próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), szw. par. Pan 658 t. z Sztokholmu próżny (Polsko-Skand., b. port ces.), polski par. Wilno 1122 t. z Dunkerki z żelastwem (Bergenske, Westerpl.), szw. par. Astrid 660 t. z Calais próżny (Behnke i Sieg, b port ces.), duń. żagl. z mot. Moogenskog 286 t. z Veyle z żelastwem (Ganswindt, Wesaerplatte). duń. par. Magnus 781 t. z Kopenhagi z tow. (Reinhold, kolej nadwiśl.), niem. żagl. z mot. Mathilde 89 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske, Baltoil), duń. par. Dania 1390 t. z Norresundby próżny (Reinhold, Westerpl.), niem. żagl z mot. Waldemar Tornaes 192 t. z Szczecina próżny (Bergenske, Westerpl.), niemiecki par Kolberg 383 t. z Kłajpedy próżny (Reinhold,kan. port.), duń. żagl. z mot. Maagen 97 t. z Kłajpedy próżny (Bergenske, Westerplatte), szw. par. Nadja 334 t. z Dunkierki próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), szw parow. Kullen 294 t. z Kłajpedy próżny (Wolff, Westerplatte), duń. par. Enigheden 106 t. z Svendborga próżny (Reinhold, b. skład węgla mar.), duń. par. Skinfaxe 1014 t. z Dieppe próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. par. Carl. 166 t. z Hamburga z towarem (Prowe, Gdańsk), duń. żagl. z mot. Virginia próżny (Behnke i Sieg, Alldag).

Na wyjściu.

8 lipca: norw. żagl. z mot. Heydal 139 t. do Sartsborga z węglem (Reinhold), niem. par. Naval 310 t. do Gdyni próżny (Reinhold), ang. par. Baltonia 1449 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), ang. par. Smolensk 1534 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Ellermann i Wilson), ang. par Kowno 1476 t. do Hull z pasażerami i tow. (Ellermann i Wilson), niem. żagl. z mot. Peter 306 t. do Wisby z węglem (Ganswindt), niem. żagl. z mot. Olga 97 t. do Hudiksvallu z węglem (Bergenske), niem. żagl. z mot. Walküre 91 t. do Malmö z węglem (Bergenske), niem. żagl. Adele 106 t. do Marstallu z węglem (Bergenske), niem. par. Martha 356 t. do Sztokholmu z węglem (Bestmann), szw. par. Iris 372 t. do Wisby z węglem (Bergenske), est. żagl. z mot. Drot 7 t. do Kronsztadu ze spirytusem (Bertram), niem. par. Orlando 628 t. do Antwerpji z towarem (Nordd. Lloyd), niem. par. Viktor 469 t. do Hamburga z drzewem (Voigt), szw. par. Ellen 948 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Bürgermeister Echenburg 346 t. do Kotki z towarem (Lenczat).

Na wejściu:

9 lipca: polski hol. Rybak 33 t. z Uddevalli próżny (Wisła- Bałtyk).

Na wyjściu:

9 lipca: gdański par. Hammonia 658 t. do Odense z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Harold 367 t. do Tallinnu z węglem (Artus), łot. par. Balva 1345 t do Rygi z węglem (Voigt), niem. żagl. z mot. Heimat 93 t. do Kłajpedy z cementem (Bergenske), niem. par. Pomerania 108 t. do Randersu z melasą (Reinhold), szw. par. Karin 196 t. do Sztokholmu z towarem (Thor Hals), szw. par. St. Gertrud 211 t. do Lubeki z drzewem (Lenczat), szw. parow. Ymer 602 t do Malmö z węglem (Artus), duń. par. Skinfaxe 1046 t. do Gdyni próżny (Behnke i Sieg), niem. par. St. Jürgen 343 t. do Rygi z towarem (Lenczat), szw. par. Blanche 210 t. do Hull z drzewem (Behnke i Sieg), franc. par. Lussac 864 t. do Rouen z drzewem (Worms), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem i końmi (Reinhold), szw. par. Romeo 274 t. do Göteborga z towarem (Polsko-Skand.), niem. par. Eberhard 338 t. do Hamburga z drzewem i towarem (Behnke i Sieg).

Ostatnie nowości ze sportu żeglugowego i motorowego.

Ożywienie polskiego yachtingu. 9-go b. m. yacht Y. K. P. „Witeź" udał się z Gdyni do Lipawy. Prowadzi yacht por. mar. handl. St. Kosko. Na pokładzie znajduje się starosta morski gen. M. Zaruski, spędzający na morzu swój urlop wypoczynkowy.

Yacht „Smyk" korporacji „Helanja" (I. P. K. Y.) został odremontowany w Gdyni i oczekuje opuszczenia kranem na wodę.

Grupa członków Y. K. P. z kpt. mar. handl. M. Janowskim na czele udała się do Hawru parowcem Suffren dla przyprowadzenia stamtąd nabytej łodzi pilotowej H. 29. Jak wiadomo inna łódź pilotowa Hawru, tegoż typu, nabyła panna de Saussure najlepsza żeglarka Francji, znana ze swych podróży w Archipelagu. Można powinszować naszym klubowcom nabycia objektu o dobrych właściwościach morskich.

Jola „Rusałka", która zdobyła pierwsza nagrodę w regatach Tczew—Gdynia została nabyta przez jednego z członków I. P. K. Y. i powróciła z Gdyni do Tczewa, gdzie wpisana została do oddziału tegóż klubu.

Kronika światowa
żeglugi i budowy okrętów.

ŁOTWA.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 10 maja do 7 czerwca zawinęło do portu Lipawy 89 statków morskich o łącznej ładowności 23 856 ton r. netto. Statki te przywiozły łącznie 5 567 t. mieszanego ładunku, 2 898 t. węgla, 1 800 t. żelaza, 508 t. drzewa korkowego, 506 sążni drzewa, 200 t. soli, 274 t. żyta 151 t. cementu, 243 pudy kartofli, 58 000 sztuk cegły. 20 statków weszło próżnych i pod balastem.

W tymże czasie opuściły port 92 statki o łącznej ładowności 26 143 ton r. netto. Statki te wywiozły łącznie 5 385 t. mieszanego ładunku, 1 530 std. drzewa, 351 std. dyli, 118 t. odpadków korkowych, 180 t. cegły, 623 próżne beczki. 50 statków wyszło próżnych i pod balastem.

Zwiększenie floty handlowej. Od 1 stycznia b. r. nabyto 6 statków o łącznej ładowności 9 353 tony brutto (5 768 t. n.). Podajemy spis tych statków z zaznaczeniem w nawiasie roku budowy: 1. Liduns 1 680 ton r. n. (1895), 2. Turaida 1476 t. r. n. (1900), 3. Auseklis 720 t. r. n. (1914). 4. Kaupo 1457 t. r. n. (1903), 5. Viesturs 338 t. r. n. (1903), 6. Stars 97 t. r. n. (1917).

Od pierwszego stycznia flota zmniejszyła się o 3 statki: Sprzedano za granicę Vindau — do Francji 281 ton i Rudolfs 3-masztowy żaglowiec 346 t. r. n. do Estonji. Zginął w burzy Austrums 3-masztowy żaglowiec 339 ton r. n. Po potraceniu tych statków zwiększenie floty łotewskiej od pierwszego stycznia wynosi 4 802 t. r. n.

Taryfy płac w marynarce łotewskiej. Nowa taryfa działa na mocy swobodnego porozumienia między armatorami i związkiem marynarzy. Od 15 kwietnia b. r. miesięcznie otrzymują:

Kapitan	latów 320
pierwszy sterniczy	latów 180
drugi sterniczy	latów 110
pierwszy mechanik	latów 220
drugi mechanik	latów 180
trzeci mechanik	latów 160
radjotelegrafista	latów 150
bosman	latów 110
starszy marynarz	latów 95
marynarz	latów 80
chłopiec okrętowy	latów 45
donkeyman	latów 110
palacz	latów 100
układacz	latów 90
kucharz	latów 110
bufetowy	latów 110.

Prócz tego liczy się na wyżywienie kapitana latów 3.—, oficerów 2,60, załogi 2,20. Za nadgodziny otrzymują mechanicy i sternicy zapłatę według normy o 10 % wyższej niż pensja. Załoga otrzymuje za nadgodziny:

	w dnie powszednie:	w święta:
cieśla, bosman i donkeyman	0,70	0,90
palacz	0,60	0,80
układacz i starszy marynarz	0,55	075
marynarz	0,50	0,70
chłopiec okrętowy	0,33	0 40

ESTONJA.

Opłaty za krany węglowe w Tallinnie. Według działających obecnie przepisów płaci przy wyładowaniu węgla za krany ten, kto je używa. Praktycznie sprowadza się to do opłaty kranów przez statek, mimo nawet przeciwnych zastrzeżeń w umowie frachtowej. Komitet giełdowy Tallinu postanowił obecnie, że z wyjątkiem wypadków ścisłego określenia w umowie frachtowej kto ma płacić — statek, czy frachtujący, w przyszłości opłaty kranowe będą rozdzielane w połowie na statek i frachtującego.

HOLANDJA.

Walka z administracją portową Rotterdamu o obniżenie opłat. W konkurencji Rotterdamu z Antwerpją niekorzystnie dają się odczuwać wysokie opłaty portowe Rotterdamu. Obecnie droga ustawową dąży się do obniżenia opłat. Ustawa ma brzmieć: za użytkowanie i tp. urządzeń publicznych i gminnych nie wolno pobierać zysków, wyłączających pojęcie powszechnej użyteczności tych urządzeń. W ten sposób zamierza się udowodnić miastu Rotterdamu, że urządziło ono port jako przedsiębiorstwo prowadzące do zysków.

Jak wiadomo nam na własnej skórze mamy w ujściu Wisły gorsze monopole „prowadzące do zysków", z któremi niestety nie zawsze ustawowo skutecznie walczymy.

Ruch portu Rotterdamu w czerwcu. Weszło do portu w czerwcu 1038 statków morskich o łącznej ładowności 1 662 480 t. r. n., gdy w roku 1926-ym w czerwcu zawinęło 1 369 statków z 1 889 755 t. d. n. ładowności. Jak widać zmiana konjunktury po zakończeniu strejku węglowego w Anglji zmniejszyła ruch portowy. Za pierwsze półrocze jednak tonaż statków na wejściu (10 543 891 t. r. n.) jest jeszcze rekordowy i przewyższa ruch wejściowy Antwerpji o 738 927 t. ładowności.

Uwaga: tony Antwerpji (Moorsom) są mniejsze, wobec czego liczby do porównania trzeba przerachować.

BELGJA.

Związek przedsiębiorców ładowania na statki w Antwerpji. W Antwerpji utworzył się związek przedsiębiorców ładowania (Union des arrimeurs d'Anvers) w celu zorganizowania tej specjalności, obrony interesów zawodowych we wszelkich okolicznościach, jak również dla zbadania środków praktycznych ku przyspieszeniu wyładowania towarów ze statków, wagonów itp. i ku ogólnemu podniesieniu znanej sprawności portu Antwerpji.

FRANCJA.

Towarzystwo Messageries Maritimes utrzymuje regularną żeglugę pomiędzy Marsylją i Australją i Nową Kaledonją trzema dużemi parowcami dla których ma być uzupełnieniem budujący się obecnie w La Ciotat motorowiec „Eridan". Wymiary jego: wyporność 13 800 ton, pojemność brutto 7 070 ton, pojemność ładowni 7 310 m³, pojemność międzypokładów 8 760 metrów sześciennych. Pasażerów bierze pierwszej klasy 60, drugiej klasy 86, międzypokładowych 438. Silników dwa, systemu Sulzer (szwajcarskie), o łącznej sile 6 000 KM.

Z komisji marynarki handlowej. Komisja Izby Deputowanych dla spraw marynarki handlowej na najbliższem posiedzeniu wysłucha opinję centralnego komitetu armatorów o projekcie ustawy o pilotażu. Obecnie we Francji sprawy opłat za pilotaż są źle uregulowane. W niektórych portach uprzywiljowanych jak np. Cherbourg pilot zarabia olbrzymie sumy, a wysokie opłaty pilotowe nawet odstraszają okręty mniejsze od zawijania do tych portów. Również zbyt wiele jest przedwcześnie pensjonowanych pilotów.

Prezes komisji zdawał sprawozdanie ze wszystkich zabiegów ażeby wprowadzić do budżetu 1928 roku zwiększenie pensji dla marynarzy emerytów.

Prócz tego komisja wysłuchała delegacje marynarzy bretończyków w sprawie konfliktu pomiędzy rybakami i syndykatem narodowym konserw rybnych.

Strejk marynarzy bretończyków trwa w dalszym ciągu. Komisja postanowiła interwenjować w tej sprawie wobec ministerstwa.

GRECJA.

Stan obecnej marynarki greckiej. Flota handlowa Grecji przetrwała już kryzys, jak widać z następnych danych: od pierwszego stycznia do pierwszego maja b. r. skreślono ze spisu 13 statków morskich, wpisano zaś nowych nabytych w tym czasie przez armatorów 37. Na dzień pierwszego maja flota handlowa Grecji liczyła 526 statków o tonażu brutto 1 592 089 ton.

ŻEGLUGA A KOLONJE.

Port Bona w Algierze. Z powodu pierwszej podróży Warty do portu Bony z ładunkiem węgla i powrotu jej z ładunkiem fosfatów wypada powiedzieć coś niecoś o tym porcie.

Pozycja jego 36° 54'22"N i 5° 28'16"E.

Podobnie jak Gdynia jest dobrze ukryty od wiatrów zachodnich i osłonięty molami od wschodu i południowego wschodu. Jestto port bardzo bezpieczny i nieźle wyposażony. Dla ładowania fosfatów ma specjalne urządzenia mechaniczne prywatnych towarzystw fosfatów Ouenza i Konstanty, poruszane prądem elektrycznym z okręgowej centrali i zaopatrzone we własną stację zastępczą.

Środki przeładunkowe, francuskim zwyczajem, są pływające: 3 krany parowe na lichtugach o sile udźwigu od 2 lenia; 1 kran pływający na pontonie o lena 1 kran pływający na pontonie o 50-ciu tonach nośności. Holowanie załatwia twarzystwo Schiaffino, a miejscowa izba handlowa ma uruchomić własny holownik.

Ruch statków jest znaczny. W 1926 roku zawinęło 3 215 statków morskich, ruch towarów w obie strony wynosił 1 272 875 ton. W 1925 roku tonaż statków na wejściu i wyjściu razem wynosił 2 924 115 ton. Eksport przewyższa import 7-mio krotnie i w pierwszym rzędzie składa się z rudy żelaznej, fosfatów, win, owiec i drobiu, prócz tego wywozi się trawa halfa, ruda ołowiu i cynku i zboże.

Głównymi odbiorcami rudy żelaznej są: Holandja i Anglja, mniejsze zaś ilości tej rudy idą do Francji, Włoch i do Niemiec.

Na fosfaty natomiast pierwszymi odbiarcami są: Francja, Włochy, Niemcy, Anglja, o połowę mniejszy eksport jest do Hiszpanji i Holandji. Do Polski w roku 1925-ym wyeksportowano stąd fosfatów 12 110 ton, więcej niż do Belgji, Danji i innych mniejszych odbiorców.

Ruda cynku i ołowiu (11 000 ton) eksportuje się wyłącznie prawie do Francji i Belgji. Wina (przeszło 400 000 ton) idą prawie wyłącznie do Francji, oraz prawie wyłącznie do Francji idzie olbrzymi eksport (125 000 ton) owiec i drobiu.

Trawa halfa w ilości 24 000 ton eksportuje się wyłącznie do Anglji, zboże eksportowane (jest również importowane w niewielkich ilościach) idzie do Francji, Anglji, Niemiec i Włoch.

W imporcie pierwsze miejsce zajmuje węgiel (100 000 ton) materjały budowlane i wyroby żelazne (po 21 000 ton) stoją na drugiem miejscu, 3-cie zajmuje drzewo (7 677 ton), pod względem którego moglibyśmy się również stać importerami.

W przyszłości statki pod biało-czerwoną banderą częściej zawijać będą do Bony.

Wystawa morska i kolonialna w Brugii. 30 lipca br. otwarta zostanie w Brugii wystawa morska i kolonialna, w której prócz firm belgijskich wezmą udział wystawcy francuscy, angielscy, holendersey i amerykańscy. W wystawie są zainteresowane 3 ministerstwa belgijskie: marynarki, kolonij i robót publicznych.

Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

1 lipca:
duń. par. Nordhild 558 do Kopenhagi,
szw. par. Snöfrid 273 do Sölvestorga.
2 lipca:
pol par. **Katowice** 1108 do Rönneby.
3 lipca:
szw. par. Runa 489 do Malmö,
szw. par. Aegir 754 do Norrköpingu.
5 lipca:
pol. par. **Kraków** 1122 do Sztokholmu.
6 lipca:
szw. par. Elsie 872 do Göteborga,
duń. par. W. Tk. Malling 1125 do Kopenhagi.
7 lipca:
duń. par. Scotia 1387 do Kopenhagi.
8 lipca:
niem. par. Spica 870 do Haderslevn,
duń. par. Borghild 432 do Kopenhagi.
10 lipca:
niem. par. Naval 311 do Södertelje.
11 lipca:
szw. par. Göta 674 do Landskrony.

Statki powyższe wywiozły łącznie 24 396 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port tczewski.

6 lipca:
pol. licht. **Bronek** 373 i
pol. licht. **Bolek** 369 do Kopenhagi.
7 lipca:
pol. licht. **Stefek** 392 i
pol. licht. **Wojtek** 377 do Västeras.
8 lipca:
pol. licht. **Benek** 369 i
pol. licht. **Wacek** 382 do Trelleborga.

Statki powyższe wywiozły łącznie 3 962 tony węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

4 lipca:
norw. par. Bomma 461 do Oslo,
wł. par. S. Francisco di Paoli 1646 do Genui,
norw. par. Bob 269 do Oslo,
niem. par. Ragnar 439 do Abo,
szw. par. Kjell 687 do Landskrony.
5 lipca:
szw. par. Ture 296 do Hudiksvallu,
duń. par. Bretland 1235 do Kopenhagi,
szw. par. Delfinus 336 do Christinehamnu.
6 lipca:
szw. par. z mot. Wandia 88 do Skillinge,
szw. mot. Hildur 38 do Kalmaru,
duń. żagl. z mot. Sophie 69 do Krig,
niem. par. Minna Cords 552 do Veyle.
7 lipca:
szw. par. Kajsa 729 do Göteborga,
szw. par. Gusten 353 do Trelleborga,
szw. par. Elsie 840 do Ahus,
duń. par. Vendia 627 do Kopenhagi,
niem. par. Anni 94 do Söderhamnu,
norw. par. Tiro 568 do Ystadu,
szw. par. Carie 872 do Helsingborga,
niem. par. Gertr. Salling 583 do Rygi.
8 lipca:
niem. par. Anni Ahrens 554 do Wazy,
pol. licht. **Janek** 632 do Göteborga,
norw. żagl. z mot. Heudal 139 do Sartborga,
niem. żagl. z mot. Peter 306 do Wisby,
niem. żagl. z mot. Olga 97 do Hudiksvallu,
niem. żagl. z mot. Walküre 91 do Malmö,
niem. żagl. Adele 106 do Marstallu,
niem. par. Martha 356 do Sztokholmu,
szw. par. Iris 372 do Wisby,
szw. par. Ellen 948 do Sztokholmu,
9 lipca:
gd. par. Hammonia 658 do Odense,
niem. par. Harold 367 do Tallinnu,
łot. par. Balva 1345 do Rygi,
szw. par. Ymer 602 do Malmö,
szw. par. Romeo 274 do Göteborga,
szw. żagl. z mot. Maland 241 do Klintshainen,
szw. par. Robur. 577 do Sztokholmu.
10 lipca:
niem. par. Reval 575 do Sztokholmu,
szw. par. Jan. 567 do Malmö,
szw. par. Pan 526 do Kalmaru,
szw. par. Astrid 660 do Husum,
norw. par. Gunnar 714 do Udervalli.
11 lipca:
gd. par. Balticum 346 do Simrishamnu,
niem. par. Rival 353 do Thystedu,
łot. par. Viesturs 338 do Koldingu,
szw. żagl. z mot. Leoold 57 do Kierteminde,
duń. mot. Virginia 364 do Ystadu,
szw. par. Kullen 294 do Ahus,
niem. par. Fricka 1583 do Gandawy.

Statki powyższe wywiozły łącznie 59.200 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

4 lipca:
gd. par. Edith Bosselmann 291 do Bridgewater,
ang. par. Bombardier 258 do Lowestoftu,
niem. par. Elsfleth 257 do Southamptonu
hol. par. Pluto 710 do Amsterdamu,
5 lipca:
duń. par. Skodsborg 850 do Londynu,
niem. par. Johanna Lehmann 735 do Westhartlepoolu,
6 lipca:
niem. par. Strauss 639 do Rotterdamu,
norw. par. Patrik 333 do Douglasu,
pol. par. **Poznań** 1121 do Calais.
7 lipca:
niem. par. Rita Larsen 295 do Westhartlepoolu,
ang. par. Belle Marie 1221 do Garstonu,
duń. par. Jortholm 848 do Liverpoolu,

niem. par. Hugo Ferdinand 1092 do Grimsby.
8 lipca:
niem. par. Viktor 469 do Hamburga.
9 lipca:
niem. par. St. Gertrud 211 do Lubeki,
szw. par. Blanche 210 do Hullu,
fr. par. Lussac 864 do Rouen.
niem. par. Eberhard 338 do Hamburga,
ang. par. Therese 607 do Hullu.
niem. mot. H. Bonnekamp 583 do Hullu,
norw. par. Roald Jarl 1118 do Prestonu.
11 lipca:
duń. par. Svanholm 764 do Liverpoolu,
ang. par. Cyrille Daniels do Tynedocku.

Statki powyższe wywiozły łącznie 61.500 m³ drzewa.

Wwóz żelastwa i żelaza przez port gdański.

3 lipca:
szw. licht. Kelsö 813 z Sztokholmu.
4 lipca:
szw. par. Robur 577 z Helsingborga.
niem. par. Johann Ahrens 538 z Londynu.
duń. żagl z mot. Ella 70 z Nakskow,
szw. żagl. z mot. Moland 241 z Rammen,
niem. par. Consul Cord 551 z Yarmouth.
6 lipca:
szw. żagl. z mot. Ingegerd 80 z Trelleborga.
duń. par. Berta 451 z Londynu.
duń. żagl. z mot. Fyn 94 z Drammen.
norw. par. Oxö 107 z Oslo.
7 lipca:
niem. żagl. z mot. Adele z Wyborga.
fin. par. Alexa 371 z Aarhus.
8 lipca:
hol. żagl. z mot. Jacoba 80 z Malmö,
duń. par. Knut 717 z Liverpoolu,
pol par. **Wilno** 1122 z Dunkerki,
duń. żagl. z mot. Maagenskog 284 z Veyle.
10 lipca:
niem. żagl. z mot. Regina 106 z Fredrikshavnu.
11 lipca:
niem. żagl. z mot. Stina z Lerwicku.

Statki powyższe przywiozły łącznie 16 400 ton żelaza i żelastwa.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

4 lipca:
szw. par. Göta 674 z Oskarshamnu.
7 lipca:
ang. par. Copman 1095 z Melilli.
11 lipca:
szw. par. Oddervold 663 z Nästeras.

Statki powyższe przywiozły łącznie 5 600 ton rudy żelaznej.

Wwóz nawozów sztucznych przez port gdański.

22 czerwca:
gd. par. F. G. Reinhold 706 z Gandawy.
24 czerwca:
szw. par. Malmen 2260 z Newportnews.
27 czerwca:
łot. par. Auseklis 821 z Gandawy.
5 lipca:
fr. par. Depute Abel Fery 1185 z Gandawy.
niem. par. Gratia 1301 z Souzy.

Statki powyższe przywiozły łącznie 13.000 ton fosfatów i tomasówki.

Ruch. tow. w porcie gdańskim w drugiej dekadzie czerwca.

(w tonach).

WYWÓZ: **Prod. mineralne:** węgiel 106 469, sól 140, parafina 195, cement 976, oleje 795, soda 70, rury żelazne 89.

Prod. roślinne: jęczmień 50, ow. strączkowe 148, cukier sur. 695, rafinada 88, pasza dla bydła 16, otręby 30, melasa 397, drzewo 48 006, smoła drzewna 140.

Prod. zwierzęce: świeże mięso 243, jaja 230, bydło żywe 52.

WWÓZ: **Prod. mineralne:** fosforyty 6 280, tomasówka 1300, siarka 90, saletra chilijska 150, ruda żelazna 5900 żeliwo 46, żelazo 333, żelazo i stal (stare) 6 866.

Prod. roślinne: pszenica 7 109, żyto 2742, owies 147, ryż 906, lniane siemię 250, żywica i kalafonja 65, oleje 475, ekstrakty garbnikowe 30, bawełna 20.

Prod. zwierzęce: smalec 64, śledzie sol. 771, tłuszcze 230, skóry sol. 184, wełna sur. 3, wełna 10.

Ruch tow. w porcie gdańskim w trzeciej dekadzie czerwca.

(w tonach).

WYWÓZ: **Prod. Mineralne:** węgiel 118 716, sol 110 parafina 86, cement 4 475, oleje 170, sól potasowa 1180, soda 130, rury żelazne 52.

Prod. roślinne: jęczmień 145, ow. strączkowe 106, cukir sur. 964, rafinada 50, drzewo 61 741, koniczyna 5, smoła drzewna 138.

Prod. zwierzęce: świeże mięso 271, jaja 175, bydło żywe 66, skóry 18.

WWÓZ: **Prod. mineralne:** tomasówka 4 760, kamienie 750, saletra chilijska 95, ruda żelazna 7 380 żeliwo 10, żelazo 193, żelazo i stal (stare) 15 785, maszyny 23.

Prod. roślinne: pszenica 4.527, żyto 10 751, owies 71, kukurydza 97, ryż 210, żywica i kalafonja 229 oleje 201, ekstrakty garbnikowe 35.

Prod. zwierzęce: smalec 74, śledzie sol. 96, tłuszcze 96, skóry sol. 116, wełna sur. 169, wełna 10.

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
14. 7.	z Le Havre	do Le Havre	16. 7.	S. S. Pologne	Cie Generale
28. 7.	„ „	„ „	30. 7.	„	Transatlantique

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
17. 7.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	23. 7.	Estonia	Baltic America Line
31. 7.	„ „	„ „	9. 8.	Litnania	„
					Un. Baltic Corp.
15. 7.	„ „	„ Kłajpedy i Lipawy	15. 7.	Baltara	„
17. 7.	„ Lipawy	„ Londynu	20. 7.	Edmee	
19. 7.	„ Londynu	„ Londynu	22. 7.	Tasso	Ellerman i Wilson
19. 7.	„ Hull	„ Hull	22. 7.	Kowno	„

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.